Do autor:

O Imperialismo Britânico — Edição de «O Economista Português» — Lisboa, 1919.

Embates Judiciais — Edição do Govêrno Geral da Índia — Imprensa Nacional, 1924.

Decisões — Edição da «Gazeta da Relação de Nova Goa», 1932.

Regime Jurídico da Lavra Mineira — Edição do Instituto Vasco da Gama — Nova Goa, 1934.

Jurisprudência Civil e Criminal — Edição do Instituto Vasco da Gama — Nova Goa, 1937.

A marinha mercante e a valorisação do ultramar — Lisboa, 1941

NO PRELO:

O problema das indústrias coloniais e a defesa económica da metrópole — Comunicação ao Congresso Colonial de 1940.

RENATO GONÇALVES PEREIRA
Desembargador da Relação

A marinha mercante e a valorisação do ultramar

COMUNICAÇÃO AO
CONGRESSO COLONIAL

LISBOA ● MCMXLI

Ao eminente estadista
Prof. Dr. Manuel Rodrigues

Homenagem de admiração
e de reconhecimento.

ESTE volume insere a comunicação que apresentei ao Congresso Colonial, acêrca do problema dos transportes marítimos para o ultramar no seu triplo aspecto-político, social e económico.

Não faltará quem estranhe ter eu escolhido, para tema dêste estudo, um assunto alheio às funções que, há muitos anos, absorvem a minha atenção. Mas, se é certo que nenhum problema deixa de interessar o jurista, porque tôda a actividade, tôda a relação social é disciplinada pelo Direito, um outro motivo explica que eu me ocupasse dêste assunto.

Em Julho de 1938, encontrando-me em Lisboa, fui nomeado pelo Senhor Ministro das Colónias para proceder a inquérito aos actos dum alto funcionário do mesmo Ministério, que, como representante do Estado e, pela natureza das suas funções, estivera em contacto com as companhias portuguesas de navegação.

Para corresponder à prova de confiança que essa nomeação representou e a fim de esclarecer inteiramente o assunto, procurei situar os factos no ambiente próprio, fixar bem o meio e o clima em que tiveram lugar — o que abrangia, naturalmente, o estudo das condições de organização e funcinamento das emprêsas de marinha mercante, da exploração das carreiras marítimas coloniais, do problema de navegação para o ultramar.

São as conclusões dêsse estudo que serviram de base a esta comunicação.

Havia, ainda, uma outra razão.

Há cêrca de vinte anos, ao iniciar a minha carreira de magistrado colonial, foi em navio português — o «Mormugão», dos Transportes Marítimos do Estado — que parti para India, onde fôra colocado. O barco seguiu via África, tocou nessa maravilhosa flôr do Oceano que é a Madeira, demorou-se nas cidades africanas de S. Tomé, Luanda, Lobito, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e chegou, afinal, à India, ao termo duma esplêndida viagem, numa formosa manhã de Novembro, doirada por um sol ardente, como são, geralmente, as manhãs naquela época e naquela linda terra...

Tive ensejo de notar, à chegada do navio, o entusiasmo que o acolheu — e, pouco depois, quando a emprêsa liquidou tristemente, vi, com mágoa, que se malogravam as esperanças de intercâmbio económico entre Portugal e as colónias do Oriente, impossível sem uma carreira regular de transportes com bandeira nacional.

Entendi, por isso, preferível, tratar, no Congresso, dêste assunto, tão importante para o prestígio da Nação e para a unidade política e económica do ultramar, no desejo de o ver solucionado, em vez de escolher um tema de carácter doutrinal, de interêsse teórico.

Os estreitos limites duma comunicação impediram-me, infelizmente, de estudar êste problema com desenvolvimento, mas é de Gabriel Tarde a sentença de que os livros pouco volumosos têm a vantagem das orações curtas; estas, atingem mais depressa o céu e aqueles a atenção do leitor contemporâneo, que tem sempre muita pressa...

Estoril — Maio de 1941.

RENATO GONÇALVES PEREIRA.

Sumário

I

Importância do problema. O papel da marinha mercante nas relações económicas e políticas entre a metrópole e as colónias. A marinha de comércio auxiliar da marinha de guerra.

II

A marinha mercante portuguesa através dos tempos. As épocas dos barcos à vela, dos navios a vapor e dos barcos a óleos pesados. As Companhias Portuguesas de Navegação.

III

A intervenção do Estado. A protecção à marinha mercante. Legislação.

IV

A solução do problema. A frota mercante portuguesa em confronto com a espanhola e a holandeza. O pavilhão português nos portos de Lourenço Marques e Beira. O auxílio do Estado. Os portos. Política marítima baseada na organização corporativa.

V

As tabelas de fretes de importação e exportação. Classificação de mercadorias. Mercadorias com fretes especiais. O Conselho de Tarifas e a Junta Nacional de Marinha Mercante.

VI

Conclusões.

Bibliografia

Ambar Pita, *Política marítima.*
Anselmo de Andrade, *Economia nacional e comparada.*
Antero Moreira, *O problema da marinha mercante nacional.*
Aunós Perez, *Principios de Derecho Corporativo.*
Azpiazu, *El Estado Corporativo.*
Baldaque da Silva, *Restauração do poder marítimo de Portugal.*
Barassi, *Diritto sindacale e corporativo.*
Bartolotto, *Le Stato e la dottrina corporativa.*
Blache, *Dissertation sur la marine marchande.*
Benoist, *La crise de L'Etat moderne.*
Bernard Lavergne, *L'ordre corporatif.*
Bernardino Varêta, *A construção naval em Portugal.*
Boiteau, *La question de la marine marchande.*
Calot, *Les transports commerciaux.*
Camillo Supino, *La navigazione dal punto di vista economico.*
Charles Roux, *Notre marine marchande.*
Champenois, *Les Armements Maritimes.*
Cunha Gonçalves, *Princípios de Direito Corporativo.*
Deville, *Manuel de Géographie Commerciale.*
Eduardo Aunós, *Estudios del Derecho Corporativo.*
Estatística Comercial, *Comercio e Navegação.*
Futinico Raneletti, *Corso di Diritto Sindacale e Corporativo.*
Frederic Martin, *The history of Lloyd's and of marine insurance.*
Hautefeuille, *Législation de la Marine marchande en Angleterre.*
Jovenel, *L'économie dirigée.*
Manoilesco, *Le Siécle du Corporatisme.*
Navarro, *Intr. al Diritto Corporativo.*
Oliveira Martins, *Portugal nos mares.*
Paulo de Rousiers, *Les grands industries modernes, les transports maritimes.*
Pereira de Matos, *A marinha de comércio*, vol. I e II.
Piaud, *La marine marchande à l'Exposition de Paris de* 1889.
Perroux, *Economie corporative et systèmes capitaliste.*
Raineri, *La potenzialitá del naviglio mercantile.*
Sales Henriques, *Ligações marítimas da metrópole com as colónias.*
Salemi, *Studi di Diritto Corporativo.*
Schaeffer, *História do Comércio.*
Sebastião do Rêgo, *Necessidades da Marinha Nacional do Comércio.*
Ugo Spiritto, *I fondamenti della economia corporativa.*
Vittorio Vecchi, *La marine mércantile.*

I

Importância do problema. O papel da marinha mercante, nas relações económicas e políticas entre a metrópole e as colónias. A marinha de comércio, auxiliar da marinha de guerra.

I

Importância do problema

O problema dos transportes marítimos para as colónias é de vital importância para o desenvolvimento dos territórios portugueses do ultramar, e para assegurar a unidade económica e política do Império.

Portugal, embora de comêço se tenha constituído sob a forma duma monarquia agrária, caracteriza-se, sob o aspecto económico, como uma Nação *marítima* e *colonizadora*. Dotado de excelentes portos, a sua expansão estava naturalmente indicada através de outros continentes — constituindo hoje uma das maiores potências coloniais.

Ora, há muitos anos, Oliveira Martins exclamava: «*colónias, sem marinha, são quimeras*».

De facto, a frota mercante, com bandeira nacional, assegura a valorização dos produtos industriais e agrícolas metropolitanos e coloniais — aquêles, encontrando nas colónias excelentes mercados para sua colocação (o que é cada vez mais difícil noutros países, que procuram defender os seus interêsses, dificultando a importação) e das colónias podendo a metrópole importar tudo o que necessita, evitando-se, assim, a desnacionalização do comércio ultramarino.

Duma representação que, em tempos, os organismos económicos de Angola dirigiram ao Govêrno, recortamos as seguintes interessantes afirmações:

> «Um Império sem ligações marítimas eficazes, é um corpo sem sistema nervoso. Os órgãos isolados atrofiam-se e desaparecem.
>
> O paquete é o melhor embaixador de uma Nação e, o navio de carga, o seu melhor agente comercial.
>
> La marchandise suit le pavillon — escreveu um eminente economista — que acrescentou: on a constaté maintes fois que la suppression d'une ligne régulière de cargos, entrainait la termeture d'un marché extérieur.
>
> Mal vai à Nação que, para viver, seja exclusivamente tributária de navios estrangeiros.
>
> O principal fim da marinha mercante em tempo de paz é realizar a unidade económica do Império Português e, em tempo de guerra, garantir a respiração da indústria e comércio imperiais.»

O Sr. Almirante Sales Henriques, antigo e muito ilustre Presidente do Conselho de Tarifas, proferiu na Associação Comercial do Pôrto, em Setembro de 1934, estas palavras que acentuam a importância da marinha mercante no tríplice aspecto, político, económico e social: «A navegação nacional é, indiscutìvelmente, a base em que assenta a nossa acção sôbre os domínios ultramarinos.

Feita pela Marinha de Guerra, representa a soberania da fôrça, do poder, do govêrno; realizada pela Marinha Mercante, é o principal esteio da soberania económica.

A sua existência deve estar ìntimamente ligada, porque, em conjunto, são o elemento mais vital da Nação.

Só quem tem estado nas colónias, pode apreciar a influência enorme que a navegação exerce sôbre a alma dos colonos.

A chegada do navio de comércio colonial a um pôrto, é sempre motivo de regozijo, mas, se êsse navio vem da metrópole, então, é dia de festa.

São, por um lado, os parentes e amigos que chegam, por outro, as cartas que se esperam dos entes queridos, as notícias dos negócios, os jornais que os colocam em contacto com o resto do mundo, etc., tudo se aguarda ansiosamente, com o pensamento na terra natal distante.

Até os próprios tripulantes são portadores de saùdades dos conterrâneos, com as suas pequenas lembranças das mãis, das espôsas e das noivas.

A passagem do navio de guerra, que completa o do comércio, é também sempre recebida com carinho e alegria, seja qual fôr o seu poder defensivo.

A presença jovial do marinheiro — com a sua blusa branca e a sua alcacha azul e branca, com o garbo e desenvoltura que o caracterizam — é, por si só, animadora dos colonos que vêem nêle, e nas suas armas, a fôrça que os defende ao respeito e consideração dos estranhos.

Em resumo: a navegação nacional para as colónias, tanto mercante como de guerra, constitue, por assim dizer o élo do amor sacrossanto que liga a Mãi Pátria às suas filhas. É ela que conduz a seiva espiritual que alimenta e desenvolve o amor dos colonos pela terra-mãi, de que os navios são como que fragmentos destacados.

Sem navegação nacional, não podem as colónias considerar-se ligadas à Mãi-Pátria.

Não podemos dizer, com segurança, que são parte integrante do Império Português aquêles chamados domínios que não estão a êle ligados por um cordão nacional.

Os portugueses, que nesses domínios vivem, encontrar-se-iam em situação semelhante à daquelas centenas de milhares de portugueses, espalhados por terras estranhas, que, pouco a pouco, se vão desnacionalizando e perdendo o amor da Pátria. E perdem-no, exactamente porque nêles se vai diluindo, apoucando, de geração em geração, o sentimento nacional.

E dilue-se porque os nossos navios não vão visitá-los e mostrar-lhes a nossa bandeira. Não lhes levamos, para respirar, o ambiente da terra natal, impregnado do aroma das nossas flores, e, para beijar, a bandeira dos nossos navios, quais pedaços de sólo pátrio que, transportados a regiões longínquas, alimentam e fertilizam a alma nacional.

É esta a principal razão por que se tem desnacionalizado muitas dezenas de milhares de portugueses espalhados pela América, para onde se expatriaram, uns por necessidade, outros por espírito de aventura.

Ao proclamarmos o Império Colonial, tomamos implìcitamente o compromisso de o ligar inteiramente à Mãi-Pátria, como, de resto, nos obriga a Constituïção e o Acto Colonial.

Para que a Metrópole e as Colónias possam estar integradas numa só Pátria, é necessário que um forte élo as ligue, e só as pode unir uma marinha, não diremos forte, porque a não podemos ter, mas, pelo menos, bem organizada.

No Império Colonial Inglês, a-pesar da autonomia dos seus domínios, o que os mantém ligados à Mãi-Pátria, são as comunicações com a sua bandeira de comércio, defendida por uma poderosa Marinha de Guerra.

Guardadas as devidas proporções, devemos pôr os olhos neste exemplo e o princípio — *a bandeira cobre a mercadoria* — não deve ser nunca esquecido.

O comércio segue sempre a bandeira que o cobre. Quando a bandeira nacional é substituída pela estrangeira, é o comércio desta que predomina, e o nacional vai-se afastando.

A bandeira é o maior estímulo do comércio de uma Nação. Além disso, os fretes que se pagam ao estrangeiro, é dinheiro que sai do país e que vai alimentar a guerra ao nosso comércio.

As comunicações marítimas de uma Nação são, mais do que nunca, o principal factor de prosperidade; e Portugal — devemos recordar-nos — só foi grande quando as teve asseguradas pelo seu poder marítimo.

O país que está à mercê de transportes estrangeiros, em caso de guerra ver-se-á privado dêles, se êsses transportes pertencêrem à Nação beligerante.

Imaginemos, por instantes, a situação em que se veriam as nossas colónias se, amanhã, num caso de guerra, se vissem privadas de transportes. ¿A que desespêro, contra a imprevidência da Mãi-Pátria, seriam levados os colonos?»

Resta acrescentar que a marinha de comércio é um grande auxiliar da marinha de guerra na época de beligerância, assegurando o aprovisionamento dos povos em luta e mobilização de tropas.

Em 1931, quando da sublevação conhecida por *revolta da Madeira*, os vapores *Niassa*, *Pedro Gomes* e *Cubango* da Companhia Nacional de Navegação conduziram tropas, solípedes, aviões e material de guerra para dominar a revolta.

E na grande guerra de 1914-18, os barcos da Empresa Nacional de Navegação transportaram expedições militares para África; em Moçambique, as suas unidades costeiras fôram utilizadas para guarda-costas.

Com um vasto império colonial que desperta, por vêzes, perigosas cobiças, Portugal carece duma frota mercante superior à existente, para o que se torna necessário renovar grande parte das unidades que a compõe e aumentar a tonelagem, por forma que dispense a concorrência estrangeira.

O Estado tem reconhecido, em documentos oficiais, a importância da marinha mercante no que respeita à valorização das nossas colónias.

Assim, no relatório do Dec. n.º 12:605, de 5 de Novembro de 1926, lê-se:

> «Quem tem e quere engrandecer colónias territoriais, como quem tem e procura valorizar fortes núcleos de colonização, não pode deixar de atribuir à marinha mercante um papel primacial. Cumpre, por isso, ao Estado, não só esforçar-se por suprimir todos os defeitos da exploração da nossa indústria marítima, libertando-a de todos os encargos que indevidamente a oneram, mas, proporcionar-lhe todos os meios para que os seus serviços possam efectuar-se com plena eficiência para os interêsses materiais e morais da Nação.»

O Dec. n.º 13:101, de 29 de Janeiro de 1927, confirmando esta orientação, é precedido do seguinte considerando:

> «Considerando que a protecção à marinha mercante nacional, constitue, assim, não só uma necessidade económica imperiosa, mas, em relação às nossas colónias, uma afirmação indispensável de soberania.»

Demonstrada a grande importância dêste problema no que respeita ao intercâmbio económico e relações políticas entre a metrópole e o Império Colonial, torna-se necessário verificar

se o estado actual da nossa marinha mercante corresponde ao que exige a situação de Portugal, como uma das maiores potências coloniais.

Para isso, vamos expôr, num rápido esbôço histórico, qual tem sido o estado da nossa marinha mercante através dos tempos.

II

A marinha mercante portuguesa através dos tempos. As épocas dos barcos à vela, dos navios a vapor e dos barcos a óleos pesados. As Companhias Portuguesas de Navegação.

II

A marinha mercante portuguesa através dos tempos

Podemos dividir a história da marinha mercante em três épocas bem distintas: a das *galés de remos* ou *barcos à vela*, a dos *navios a vapor* e a dos *barcos a óleos pesados*.

A primeira época vai até o século XVIII; a segunda abrange o século XIX e a terceira dos princípios do século XX até hoje.

A época dos barcos à vela é, sem dúvida, o período áureo da marinha mercante portuguesa. O rei D. Deniz organiza o estudo das ciências e artes referentes à navegação. Em 1434, Gil Eanes dobra o Cabo Bojador, e, em 1446, principia a exploração comercial da costa africana, com 14 caravelas.

Em 1498, Vasco da Gama descobre o caminho marítimo para a Índia, iniciam-se as navegações entre a metrópole e o Brasil e é através de Lisboa, cabeça do Império, que se faz todo o comércio do Oriente, após a queda do poder de Veneza.

Êsse período de esplendor cessa com a dominação espanhola e, quando, em 1640, um grupo de bravos portugueses restabelece a independência da Nação, a marinha mercante portuguesa encontra-se em grande decadência.

Nesse triste estado se mantém a nossa marinha mercante durante a época de *navios a vapor*.

Em 13 de Janeiro de 1851, foi apresentada pelo Visconde de Castelões ao Parlamento uma proposta de compra de dois navios de 1.200 toneladas, 450 cavalos e 8 milhas de velocidade, a-fim-de estabelecer carreiras entre Lisboa e Cabo Verde, S. Tomé, Angola e Moçambique.

Não foi aprovada a proposta, mas o Govêrno determinou que um barco de guerra fizesse uma carreira trimestral, utilizado como navio mercante. As duas viagens que se tentaram nessas condições não tiveram êxito, o que determinou a suspensão das carreiras.

Não conseguiram vingar as tentativas feitas, em 1854, para a formação da *Companhia Real Portuguesa de Navegação*, com capital de 1.800 contos, para estabelecer carreiras entre Lisboa e a África Ocidental, Açôres, Brasil e Inglaterra e as efectuadas em 1855 para a constituição da *Anglo-Lusitana*, com idêntico objectivo.

Mas, em 1858, constituíu-se a *União Mercantil* que se obrigou, por contrato com o Govêrno, a realizar uma viagem mensal para África — emprêsa que veio a falir em 1864. Essa Companhia teve ao seu serviço os barcos *Zaire*, *D. Pedro*, *Africa*, *D. António*, *D. Estefânia*, *Açoreano*, *D. Luiz* e *Tejo*.

A falência dessa Companhia e a inexistência de outra companhia nacional obrigou o Govêrno a um contrato com uma Companhia Inglêsa, por dois anos, ao qual se seguiu outro, em 1868, com a firma *Bayley & Lutham*, de Hull, que tomou a denominação de *Emprêsa Lusitana* e teve ao seu serviço os barcos *D. Pedro*, *Zaire*, *D. António* e *Tejo*, pròvàvelmente adquiridos à *União Mercantil* e os vapores *Cuanza*, *Insulano*, *Norfolk*, *Bengo*, *Dande*, *Cambridge*, *Benguela*, *La Plata* e *Chinha*.

Esta emprêsa manteve-se até 1881. Em Janeiro dêsse ano, o Govêrno contratou com a firma *Henry Burnay & C.º* o serviço das carreiras entre Lisboa e Luanda, contrato cuja duração estava fixada em 10 anos, mas que não teve comêço de execução.

Em 20 de Dezembro de 1881, a *Emprêsa Lusitana* foi substituída pela *Emprêsa Nacional de Navegação* e, dez dias depois, contratou com o Govêrno o serviço de navegação entre Lisboa e África Ocidental.

Em 1885, fundou-se a *Emprêsa Madeirense de Navegação a Vapor*, com capitais inglêses, que fêz apenas duas viagens de Liverpool para Angola.

Em Dezembro de 1885, o Govêrno Português contratou com a *Companhia Portuguesa do Zaire* o serviço de navegação entre os portos do Congo.

Três anos depois, em 1888, a *Emprêsa Nacional de Navegação* absorveu a *Emprêsa Nacional de Navegação a Vapor para a Guiné*, passando a explorar também a carreira de Cabo Verde e Guiné.

No mesmo ano, fundou-se a *Mala Real Portuguesa* que contratou a carreira entre Lisboa e Mossâmedes, prolongando-se até Ibo e Zanzibar.

Em 1891, concorreu com a *Emprêsa Nacional* uma outra emprêsa denominada *Benchimol* com os vapores *Alice*, *Cidade do Pôrto*, *Elisa*, *Africano*, emprêsa que cessou, dentro de pouco tempo, as carreiras, porque os seus barcos, velhos e inferiores, não podiam concorrer com os da *Emprêsa Nacional*. Esta tinha, nessa altura, os seguintes barcos: *Angola*, *Portugal*, *Bolama*, *S. Tomé*, *Cabo Verde*, *Bissau*, *Ambaca*, *Cazengo*, *Benguela* e explorava três carreiras: Lisboa-Angola, com escala por Madeira, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe; Lisboa-Guiné, com escala por Cabo Verde e serviço costeiro de S. Tomé. Levando uma vida próspera, a Emprêsa foi adquirindo gradualmente novos barcos, como *Dondo* (4.193 ton.), *Peninsular* (2.956 ton.) e *Ambriz* (1.000 ton.).

Continuou a mesma *Emprêsa Nacional* a explorar essas carreiras e, em 1916, tinha ao seu serviço 15 barcos: *Moçambique*, *Malange*, *Africa*, *Beira*, *Angola*, *Dondo*, *Portugal*, *Luanda*, *Zaire, Cazengo, Peninsular, Ambaca, Cabo Verde, Bolama* e *Guiné*, tendo sido afundados por submarinos inimigos, de 1916 a 18, os vapores *Cabo Verde, Angola, Ambaca* e *Cazengo*.

Em 1917, o Estado explorou as carreiras para África, organizando um serviço com o nome de *Transportes Marítimos do Estado*, que o Govêrno mandou sindicar e liquidar em 1922, ordenando a venda dos navios (Lei n.º 1346 de 1922, Port. n.º 3.421 de 1923 e Lei n.º 1577 de 1924).

Por escritura de 4 de Abril de 1918, constituíu-se a *Companhia Nacional de Navegação*, sucessora da *Emprêsa Nacional de Navegação*.

Em 3 de Junho de 1922, fundou-se a *Companhia Colonial de Navegação*, que principiou com dois navios mixtos e tem actualmente ao seu serviço 10 barcos *Mousinho, Colonial, João Belo, Guiné, Cassequel, Malange, Lobito, Pungue, Ganda* e *Serpa Pinto*, além do *Sena* para cabotagem.

A Companhia Nacional de Navegação possue actualmente os seguintes barcos: *Cuanza, Niassa, Angola, Lourenço Marques, Cubango, Cabo Verde, S. Tomé*, além do *Inharrime, Luabo, Chinde, Congo, Ambriz* e *Save* para cabotagem. Foi em barcos destas Companhias que S. Excelência o Presidente da República visitou as nossas colónias de Cabo Verde, S. Tomé, Angola e Moçambique.

Quanto à carreira para os portos do Oriente, o mais antigo contrato que se conhece é o de 28 de Junho de 1883, entre o Govêrno e a emprêsa *E. Pinto Basto e C.ª*, pelo qual esta, ou a emprêsa a quem o transferisse, se obrigou a organizar um serviço de navegação a vapor entre Lisboa e Ibo, via Cabo da Boa Esperança, com escala em Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane e Moçambique, serviço que seria prolongado até Zanzibar, caso fôsse necessário, para ligar, neste pôrto, a província de Moçambique com a Índia Portuguesa.

O serviço entre Lisboa e Lourenço Marques seria feito pela *Castle Mail*, e, o colonial, por vapores com bandeira nacional.

Em 1885, novo contrato entre o Govêrno e *John Brymer*, obrigando-se êste a estabelecer uma carreira mensal entre Lisboa e Goa, por barcos a vapor de 2.000 toneladas e 10 milhas.

Em 1887, o Govêrno contrata com *A. O. Sousa Leal* e *A. Sousa Carneiro Lara* o serviço de navegação entre a metrópole e África.

Em 1888, funda-se a *Mala Real Portuguesa*, que se obrigou, por contrato de 12 de Janeiro de 1891, a uma carreira mensal entre Lisboa e Moçambique, com escala por Marselha, Port Said, Suez, Aden e Zanzibar podendo estender-se até Lourenço Marques.

A *Mala Real* faliu em 1892. (1)

Em 1921, os *Transportes Marítimos do Estado* tentaram uma carreira para o Oriente, via Cabo. Em Agosto dêsse ano, o barco *Mormugão* foi até Gôa, mas a carreira não deu lucros, nem podia dar, em vista da desorganização dos serviços dos referidos *Transportes*, o que pude avaliar bem, porque viajei nêsse barco até à Índia.

Em 1914, Portugal tinha 210 navios, somando 120.931 toneladas. Em 1916, com a apreensão dos barcos alemãis, tínhamos 267 navios com 334.491 toneladas, mas parte dos navios fôram afundados por submarinos, outros foram retirados por estarem velhos sem sêrem substituídos por novos e, assim, em 1920, Portugal tinha 249 barcos com 275.665 toneladas. Êsse número aumentou, em 1923, para 284 unidades com 301.607 toneladas; em 1930, tínhamos apenas 272 navios com 265.265 toneladas e, em 1938, 254 navios com 261.142 toneladas.

Tal é hoje, o estado da frota mercante portuguesa. Inútil acentuar que é insuficiente para se manter a solidariedade económica entre a metrópole e as colónias, o que se torna evidente se compararmos com a frota das outras Nações, inclusivé a Espanha, que não tem colónias e a Holanda, com um domínio colonial inferior ao nosso.

---

(1) Pereira de Matos, *A Marinha de Comércio*, vol. 11; Antero Moreira, *O Problema da Marinha Mercante Nacional*.

Mas, antes disso, vejamos qual tem sido o papel do Estado neste assunto.

III

A intervenção do Estado. A protecção à marinha mercante. Legislação.

III

A intervenção do Estado

O Estado português, desde tempos muito remotos, tem protegido a marinha mercante. No reinado de D. Fernando, fôram estabelecidos prémios para *construção*, *armamento*, *exportação* e *importação* e criou-se o seguro marítimo.

Em 1876, a marinha nacional possuía 26 vapores com 22.270 toneladas e 456 navios de vela com 107.016. Em 1880, tinha apenas 17 vapores com 16.253 toneladas e 424 navios com 99.572 toneladas.

Um ano depois, a decadência da marinha mercante era tão acentuada, que no relatório do inquérito industrial de 1881 encontra-se esta referência à frota mercante: «esta espécie entra, no nosso relatório, mais por memória do que por registo».

Em 1881, existiam 19 vapores com 19.170 toneladas e 434 navios de vela com 99.841. Oito anos depois, em 1889, contavam-se 35 vapores com 39.639 toneladas e 332 navios de vela com 72.051 toneladas.

Esta triste situação impressionou o Congresso Marítimo de 1890, reünido no Pôrto, razão por que solicitou diversas medidas de protecção à marinha mercante, tais como abolição de impostos e taxas onerosas, concessão de prémios à construção e navegação, protecção ao pessoal, etc..

Estas solicitações fôram, em parte, atendidas, pois o

Dec. de 25 de Novembro de 1890 destinou 25 contos para prémios à indústria marítima.

Em 1895, a Comissão Permanente de Defesa da Marinha Mercante Portuguesa solicitou medidas tendentes a entravar a decadência da marinha mercante, solicitações que renovou em 1896 ao Parlamento, obtendo o Dec. de 21 de Maio de 1896, que reduziu a metade o direito de carga para navios portugueses e tornou livre o embandeiramento de navios de armação superior a 300 metros cúbicos.

Na impossibilidade de citar todos os diplomas referentes à marinha mercante — o que, embora interessante, tornaria êste estudo demasiadamente extenso — citaremos apenas alguns:

— Decreto de 23 de Janeiro de 1905, que fixa os emolumentos sanitários e imposto de tonelagem a cobrar nos portos coloniais e que estabelece certas diferenças a favor dos navios nacionais.

— Dec. n.º 7.618 de 1921, que determina que se cobrem em ouro as taxas do imposto de tonelagem devidas pelas embarcações estrangeiras que freqüentem os portos coloniais.

— Port. n.º 2.793 de 1921, que chama a atenção dos governos ultramarinos para a rigorosa execução do citado Dec. de 1905 — «atendendo à urgente necessidade de garantir à navegação nacional para as colónias portuguesas, todos os direitos e regalias que a legislação em vigor lhe concede, assegurando-lhe, assim, os seus legítimos interêsses, que estão sendo lesados pela concorrência de navegação estrangeira».

— Dec. n.º 7.822 de 1921, que reduz os direitos das mercadorias embarcadas em navios nacionais, reduzindo aos armadores 10 p. c. nos impostos, licenças, e outras taxas a que estiverem sujeitos os navios e sôbre o prêço de aluguer de terrenos nos portos, para armazéns, oficinas, depósitos, etc. estabelecendo preferências no aluguer e concessão de terrenos e caes acostáveis e para o despacho dos portos nos dias de saída; estabelecendo subsídios por doença e pensões por invalidez aos oficiais e tripulantes e pensões às viúvas e órfãos menores, autorizando o Govêrno a conceder prémios de construção, concessão de determinadas vantagens fiscais, de auxílio financeiro sob a forma de empréstimos, e criação de escolas próprias nos reconhecidos centros de construção; determinando que os navios nacionais paguem os impostos em escudos e os estrangeiros em libras, ao par, e criando o Fundo de Protecção à Marinha Mercante e Portos Nacionais.

— Dec. n.º 10.618, de 1925, que regulamenta as verbas do Fundo de Protecção.

— Dec. n.º 12.600, de 1926, que regulamenta o valor dos prémios a conceder à construção naval no país.

— Dec. n.º 12.605, de 1926, que concede à *Companhia Nacional de Navegação* um financiamento de 37.800 contos a juro de 6 por cento, a pagar em 40 prestações semestrais, a-fim-de saldar o seu débito aos Transportes Marítimos do Estado pela aquisição de alguns navios.

— Dec. n.º 13.101, de 1927, que concede à *Companhia Colonial de Navegação* um financiamento de 15.800 contos em idênticas condições.

— Dec. n.º 15.086 de 1928, que concede, a favor dos armadores, o prémio de 1$50 por tonelada descarregada de carvão, enxôfre e adubos importados e transportados directamente em navios nacionais.

— Lei n.º 1.787, de 1925, que permite que nas emprêsas de navegação, portuguesas, possa haver capital estrangeiro numa proporção até 40 por cento.

— Dec. n.º 12.358, de 1926, que revoga a citada Lei n.º 1787.

— Dec n.º 15.360, de 1928, que permite o concurso de dois terços de capital estrangeiro na navegação mercante, exceto para as colónias, sendo nesse caso obrigatória a totalidade do capital português.

— Dec. n.º 15.478, de 1928, que suspende a execução do citado Dec. n.º 15.360.

— Dec. n.º 20.468, de 1931, que determina que só podem receber subsídios do Estado as emprêsas de navegação consideradas portuguesas segundo a lei geral e que satisfaçam às prescrições do Decreto, o qual define as condições em que a nacionalidade portuguesa se pode considerar verificada.

— Dec. n.º 20.700, de 1932, que estabelece as prescrições a que devem satisfazer as emprêsas de navegação com carreiras regulares para as colónias portuguesas.

— Dec. n.º 21.186, de 1932, que concede à *Companhia Nacional de Navegação* um subsídio de 1.000 contos para a realização de 4 viagens entre a Metrópole e o Brasil.

— Dec. n.º 22.526, de 1933, que altera o artigo 2.º do Dec. n.º 20:468.

— Dec. n.º 19.306, de 1931 que determina que os navios de comércio, nacionais e estrangeiros, ficam sujeitos nos portos do continente e ilhas adjacentes, às mesmas imposições marítimas e portuárias.

— Dec. n.º 19.989, de 1931, que regulamenta o Dec. n.º 19:306.

— Dec. n.º 20.365, de 1931, que altera a tributação de navios, extinguindo e reduzindo certos impostos e criando outros, e concedendo reduções nos impostos de navios de carga que fazem tráfego entre a Metrópole e as colónias de Macau, Timor e Índia, emquanto não houver navegação regular para êsses portos e extinguindo o Fundo de Protecção à Marinha Mercante.

— Dec. n.º 20.442, de 1931, que regula o imposto de tonelagem a cobrar de barcos portugueses e estrangeiros destinados ao transporte de passageiros.

— Dec. n.º 21:023, de 1932, que estabelece o pagamento do subsídio ao combustível por semestres, prescrevendo redução para as empresas estabelecidas nas colónias e sujeitas a regime tributário diverso do da metrópole.

— Dec. n.º 24.115, de 1934, que eleva de 20 a 28 por cento o adicional sôbre os direitos de importação e que cria o adicional sôbre os direitos de exportação, de mercadorias transportadas em navios de países que não beneficiem de igualdade estabelecida em tratados.

— Dec. n.º 26.725, de 1936, que manda aplicar às colónias o regime da igualdade.

— Dec. n.º 26.807, de 1936, que autoriza os governos coloniais a aumentar os impostos em vigor para a navegação dos países que não tenham garantido por regime convencional os benefícios de tratamento igual ao dos navios portugueses.

— Dec. n.º 20.321 de 1931 que cria subsídios para construção e exploração dos navios de marinha mercante de longo curso.

— Dec. n.º 20.333, de 1931, que regulamenta a concessão dos subsídios ao combustível.

— Dec. n.º 22.002, de 1932, que suspende o Dec. n.º 20.333.

— Port. n.º 7.512, de 1933, que esclarece o Dec. n.º 20.333.

— Dec. n.º 23.720, de 1934, que esclarece o Dec. n.º 22.002.

— Dec. n.º 21.360, de 1932, que torna dependente da autorização do Ministério da Marinha a alienação a estrangeiros de navios portugueses.

— Dec. n.º 21.721 de 1932, que regula a constituição e funcionamento das assembéias gerais das emprêsas de navegação portuguesas.

— Dec. n.º 22.897, de 1933, que esclarece o citado Dec. n.º 21:721.

— Dec. n.º 24.764, de 1934, que actualiza a legislação referente ao pessoal da marinha mercante.

— Dec. n.º 23.200, de 1933, sôbre a segurança da vida humana no mar.

— Dec. n.º 23.576, de 1933, sôbre meios de salvação a bordo.

— Dec. n.º 24.478, de 1934, sôbre serviços de incêndios a bordo.

Para completar esta enumeração, vamos indicar os diplomas que nomearam comissões para estudar o problema da marinha mercante.

— Portaria de 7 de Janerio de 1929, que nomeia uma comissão para estudar as bases de um acôrdo entre as Companhias portuguesas de navegação no sentido de melhorar o aproveitamento e eficiência dos serviços de marinha mercante.

— Portaria de 14 de Janeiro de 1930, que nomeia uma comissão de estudo para o mesmo fim.

— Portaria de 24 de Fevereiro de 1931, que nomeia uma comissão de estudo com o mesmo objectivo.

— Dec. n.º 19.476, de 17 de Março, de 1931, que nomeia uma comissão incumbida de estudar e propôr tôdas as medidas que reputasse indispensáveis para conveniente solução do problema de navegação para as colónias e destas entre si.

Em virtude dos alvitres indicados por esta última comissão, foi publicado o referido Decreto n.º 20.700, que, estabelecendo, como já foi dito, as prescrições a que devem satisfazer as emprêsas de navegação com carreiras regulares para as colónias portuguesas, regula a forma de constituïção dos corpos gerentes, a fiscalização do Estado, a constituïção de um fundo de aquisição de navios, a organização dos balanços anuais, etc..

— Portarias de 24 de Outubro e 27 de Novembro de 1934,

que nomeiam uma comissão para estudar os problemas da marinha mercante nacional e propôr as medidas indispensáveis para as resolver, considerando-se, desde logo, como fundamental, o que respeita às ligações entre a Metrópole e as colónias de África.

IV

A solução do problema. A frota mercante portuguesa em confronto com a espanhola e a holandesa. O pavilhão português nos portos de Lourenço Marques e Beira. O auxílio do Estado. Os portos. Política marítima baseada na organização corporativa.

IV

A solução do problema

As carreiras entre a Metrópole e as nossas Colónias são, actualmente, exploradas por três emprêsas portuguesas: a *Companhia Nacional de Navegação*, a *Companhia Colonial de Navegação* e a *Sociedade Geral dos Transportes*.

A primeira, sucessora da *Emprêsa Nacional*, mantém duas carreiras: as de *África Ocidental e Oriental*, com escala por Funchal, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe, Sazaire, Ambriz, Pôrto Aboim, Lobito, Benguela, Mossâmedes, Luanda e Cabo.

A *Companhia Colonial* explora três carreiras: as de *Africa Ocidental e Oriental* com escala por Funchal, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe, Pointe-Noire, Luanda, Cabo e Lourenço Marques e a da *Guiné* com escala por Funchal, Cabo Verde e Dacar.

A *Sociedade Geral dos Transportes* explora a carreira da Guiné, transportando também carga para S. Tomé, Luanda e Mossamedes.

Os números, que damos a seguir, mostram a situação da marinha mercante portuguesa em confronto com as da Holanda e Espanha.

		Navios	Tonelagem
1914	Portugal	210	120.931
	Espanha	647	898.829
	Holanda	806	1.496.455

1916	Portugal	267	334.491
	Espanha	606	829.836
	Holanda	792	1.508.916
1920	Portugal	249	275.655
	Espanha	749	997.030
	Holanda	987	1.793.396
1923	Portugal	284	301.607
	Espanha	939	11.206.201
	Holanda	1.114	2.625.741
1930	Portugal	272	265.265
	Espanha	891	1.231.737
	Holanda	1.401	3.086.315
1938	Portugal	254	261.142
	Espanha	839	958.930
	Holanda	1.482	2.855.382

A linguagem dêstes números torna-se mais eloqüente se notarmos — o que já foi acentuado — que a Espanha não tem colónias e que o domínio colonial holandês é inferior ao nosso.

Assim se explica que, segundo uma estatística de 1937, nos portos de Lourenço Marques e Beira, da tonelagem bruta da arqueação entrada, de 5.829.584 e 3.955.506, respectivamente, coube ao pavilhão português apenas 380.441 no pôrto de Lourenço Marques e 195.080 no pôrto da Beira. No mesmo ano, a carga desembarcada foi de 701.303 toneladas no pôrto de Lourenço Marques e 340. 265 no da Beira, participando a nossa navegação só em 24.914 ton. no primeiro dêsses portos e 10.185 no segundo.

Sôbre a carga embarcada nesses portos e que totaliza 734.842 e 816.120 toneladas, pertenceram à nossa frota sòmente 60.304 e 12.285 toneladas (1).

Êstes algarismos mostram bem a inferioridade em que o nosso pavilhão aparece, o que é, sem dúvida, deprimente para o brio português.

Os portos das colónias de Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Angola têm freqüente serviço estrangeiro.

Pior ainda a situação das colónias do Oriente — Índia, Macau, e Timor — servidas quási exclusivamente por barcos estrangeiros, existindo apenas um navio português adquirido recentemente pelo Govêrno para carreira entre Macau e Timor.

Não existem carreiras de barcos nacionais entre Portugal e as colónias do Oriente.

É impossível, assim, um intercâmbio económico entre a metrópole e essas províncias, ficando os transportes dos produtos coloniais na inteira dependência da marinha estrangeira.

É evidente que êste estado de coisas não pode continuar, com uma frota mercante que não satisfaz as necessidades da Nação — principalmente nesta época em que Portugal atravessa uma brilhante fase de ressurgimento, sob a direcção do estadista excepcional que é o Prof. Dr. Oliveira Salazar, enchendo de justo orgulho todos os portugueses.

E êsse ressurgimento nota-se também na vida colonial, à qual o Estado Novo tem dedicado a maior atenção, entregando a pasta do ultramar a estadistas de reconhecida competência, dentre os quais é de justiça destacar: João Belo, o primeiro grande Ministro das Colónias após o 28 de Maio; Dr. Oliveira Salazar, a quem se deve o *Acto Colonial* e a concepção magnífica do Império; Dr. Armindo Monteiro, que organizou em novos moldes a vida administrativa, publicando a Carta Orgânica e a Reforma Administrativa Ultramarina; Dr. Ferreira Bossa, que reformou o Ministério das Colónias, pondo de parte o condenado sistema geográfico; e Dr. Vieira Machado, espírito de superior dinamismo e talento de organizador, revelado numa brilhante obra de fomento e nas duas viagens de S. Excelência o Presidente da República, que, assegurando a unidade política do Império, atraíram para o esfôrço colonizador português os maiores louvores, dentro e fóra de Portugal.

---

(1) É inteiramente inútil dar estatísticas de 1939 ou 1940, em face da época anormal que atravessamos, com a guerra e o afundamento de centenas de barcos.

É necessária uma decisiva intervenção do Estado a-fim-de pôr têrmo à situação em que se encontra a nossa marinha mercante.

O Govêrno Japonês, em vista das custosas despesas a que obrigam as unidades velhas, concede, no intuito de animar a sua substituïção, o subsídio de 50 yens (actualmente 325$00 Esc.) por cada tonelada nova que substitúa, por demolição, duas toneladas velhas.

Além disso, instituíu o crédito marítimo, através do qual grandes facilidades são dadas às emprêsas de navegação. Em 1933, concedeu a essas emprêsas subsídios no valor de 13.146.782 yens. Em 1937, foi votada no Parlamento uma lei que concede auxílio financeiro para construção de 300.000 toneladas por ano. Em 1939, votou uma outra que concede a subvenção de 28 milhões de yens à *Nipon Yusen Kaisya*, representando 60 por cento do custo de dois grandes paquetes para a linha de S. Francisco.

Outros países protegem o seu armamento mercante, não só para lhe evitar explorações deficitárias que obrigariam a paralização ou alienação dos navios, mas ainda para que êle possa ser renovado em tempo próprio. Essas protecções consistem em leis proteccionistas, em subsídios e em créditos a juro módico.

Não há muito foi submetido ao *Board of Trade* um plano de subsídios do Govêrno inglês à sua marinha mercante, nos têrmos seguintes:

a) Viagens longas: subsídios nas bases de 1934 e 1936, 2.500.00 L para um mínimo de cinco anos.

b) Mar alto e linhas de cabotagem. O Parlamento votará 5.000.000 L por ano, durante cinco anos, para criar um fundo de despesa contra os serviços concorrentes, auxiliados pelos outros governos, com a criação duma comissão com o propósito de ser um «Conselho Consultivo».

c) Comércio marítimo com o próximo continente: 500.000 L por ano, durante o mínimo de cinco anos.

d) Viagens costeiras: subsídio de 500.000 L por ano, mínimo cinco anos, para ajudar a navegação de costa a costa, em concorrência com os caminhos de ferro que servem essas costas.

e) Linhas costeiras: equiparação de subsídios a estas linhas, se às viagens costeiras for dado subsídio para a coordenação entre caminho de ferro e todos os meios de transporte, usados para os serviços de navegação, em canais e costeira.

b) Navegação dos lagos: em suspenso qualquer proposição, até conhecimento da opinião do Govêrno.

Em 1936, a Câmara dos Comuns deliberou conceder à navegação inglêsa de *trumping* uma subvenção de 2 milhões de libras.

A França tem suprido os *deficits* de exploração das emprêsas que servem linhas consideradas indispensáveis, havendo o Govêrno adoptado medidas financeiras destinadas a facilitar a construção dos barcos.

O orçamento das subvenções, a títulos diversos, à marinha mercante, em 1939, atingiu 1.035.250.371 francos.

Pelo balanço da *Compagnie Génerale Transatlantique* relativo a 1937 e que apresenta um saldo negativo de mais de 69 milhões de francos, vê-se que ela dispõe da subvenção normal do Estado (Lei de 20-7-1933) de 135 milhões de francos e de uma outra complementar (Lei de 26-8-1936) de 17.638.630, no total superior a 152 milhões de francos anualmente.

Nos Estados Unidos da América, a Comissão Marítima declarou que subvenções de longa duração e que totalizam cêrca de nove milhões de dólares por ano (mais de 211.000 contos), tinham sido acordadas pela referida Comissão a seis Companhias explorando ao todo 59 navios e 4.500.000 dólares (105.840 contos), e a sete outras emprêsas que possuíssem 83 navios. Estas subvenções representam, no primeiro caso, cêrca de 3.600 contos, e no segundo 1.276 contos por navio e por ano.

Pela lei de 1928, o Govêrno concede empréstimos ao armamento a baixo juro e lento reembôlso até 75 por cento do custo do total duma nova construção ou duma aproveitável modificação dos seus navios, além de subsídios anuais a título de transporte do correio, para facilitar a exploração.

Na Holanda, tôdas as emprêsas de navegação são subsidiadas pelo Estado, que tem concedido empréstimos sem juro para novas construções.

A Espanha subsidiou os seus navios de carga com 7 milhões de pesetas, concedidas em função de idade, tonelagem e carga transportada.

Na Itália, as principais linhas de navegação são subsidiadas: a Companhia Adriática recebe uma subvenção anual de 54.880.000 liras, e à marinha livre proporcionou o Govêrno facilidades na construção em estaleiros nacionais.

Um factor muito importante na exploração dos navios é o apetrechamento dos portos que êles servem. Quando é deficiente, e disso enferma a maioria dos portos da nossa África, o custeio das viagens é de resultado lògicamente oneroso, pelas demoras a que há de sujeitar os navios para as suas operações.

Dêsse onus tem, evidentemente, de participar o prêço da passagem e dos fretes.

Para se ajuïzar da insuficiência do apetrechamento dos nossos portos na África Ocidental, basta ver que o navio — motor «S. Tomé», de 9.000 toneladas de carga e atingindo 14 milhas de velocidade, uma das mais modernas unidades da frota mercante portuguesa, em meiados de Fevereiro de 1939 concluíu a sua segunda viagem e gastou 65 dias no percurso redondo de viagem ordinária em que Pôrto Alexandre é a escala mais distante, pertencendo 38 dias ao tempo de navegação e 27 à demora que foi obrigado a suportar nos portos de escala. Isto é, sôbre o número de dias de navegação, há a percentagem de 70 por cento para operações de carga e descarga.

Na sua primeira viagem, terminada em Dezembro de 1938, esta percentagem eleva-se a 81 por cento.

Com números desta natureza, que não só afectam sobremaneira o custeio das viagens como reduzem o número destas, em que o navio poderia empregar-se, não há possibilidade de servir com rapidez e preços reduzidos. O que se aproveita, pois, da boa marcha dêste navio e da sua aparelhagem para operações de mais de 1.600 toneladas por dia, é quási nulo.

Um agente de navegação na ilha de S. Tomé, a antiga firma Lima & Gama, na defesa dos seus próprios interêsses e na dos seus representados, ofereceu-se, dada a ineficácia das suas repetidas reclamações e atentos os prejuízos que tem sofrido, a construir de sua conta e para seu uso privativo, uma ponte de madeira com 87 metros de comprimento. Isto, porque a ponte do Estado, além de ser insignificante para o tráfego que lhe respeita, encontra-se em estado de ruína, correndo o risco de desabar sob o pêso da mercadoria que nela é freqüente acumular-se. A par da insuficiência e do estado de ruína referidos, verifica-se o assoreamento, donde resulta que na baixa de mar tem de interromper-se o movimento das embarcações, por não haver fundo que permita a atracação. A juntar a isto, há ainda o facto de as descargas para a Alfândega sêrem feitas com um só guindaste e o pessoal braçal ser insuficiente. (1)

Para a nossa marinha mercante satisfazer aos interêsses da Nação, é indispensável aumentar o número de navios, renovar grande parte dos existentes e estabelecer novas carreiras de ligação da metrópole com as colónias portuguesas do Oriente.

Sem o auxílio do Estado, estas medidas são de impossível realização. Um navio de carga devidamente armado e que comporte umas 9.000 toneladas, regulava, há dois anos, antes da guerra, por uns *vinte mil contos* — e um navio de passageiros do tipo do *Cuanza* por uns *50 mil contos.*

Segundo um estudo do Sr. Almirante Sales Henriques, elaborado em 1934, os navios então existentes, à excepção de dois, careciam de ser substituídos, sendo necessários 21 navios para as carreiras africanas e 4 para as carreiras do Oriente, custando ao todo 3.995.000 L. Ora, não é lícito esperar, que as nossas emprêsas de navegação colonial possam suportar essa despesa sem auxílio do Estado.

Embora as transacções comerciais entre a metrópole e as nossas colónias do Oriente não atinjam, hoje, cifras elevadas, mostram as estatísticas que elas tendem a aumentar e elevar-se-iam, sem dúvida, se houvesse carreiras regulares de barcos portugueses, que assegurassem o transporte dessas mercadorias.

O comércio total da Índia, Macau e Timor com a metrópole, no ano de 1916, foi de Esc. 231.000 e em 1937 de 3:072.000. Esc. Não é, certamente, utopia esperar que estes números se elevem, se houver um serviço português de navegação.

De resto, é preciso não esquecer o significado dinâmico das palavras *instrumento de trânsito*, que é o de criar movimento, estimular actividades e fomentar a riqueza pública.

Não se estabelecem carreiras com o objectivo apenas de transportar as mercadorias que existem no cais, prontas a embarcar, mas como elemento propulsor de actividade económica e comercial.

A intervenção do Estado deve orientar-se, portanto, no sentido de assegurar as carreiras existentes e criar novas, auxiliando as companhias portuguesas de navegação colonial por meio de créditos a juro módico e a longo prazo, para aquisição de novas unidades e renovação das existentes, da concessão de subsídios para manutenção das carreiras que trazem prejuízos e cuja manutenção é indispensável por motivos de ordem política e económica; da promulgação de leis proteccionistas que atenuem a concorrência estrangeira; da proïbição de compra de barcos em segunda mão com mais de cinco anos de construção; do aperfeiçoamento de portos de maneira que se evitem demoras prejudiciais; da concessão de prémios à indústria portuguesa de construção naval e, finalmente, por uma hábil *política marítima* orientada no sentido de levar os exportadores e importadores a utilizarem barcos portugueses de preferência aos navios estrangeiros. Neste sentido a organização corporativa está em condições de prestar altos serviços, levando os *Grémios de Exportação* a contratarem com as emprêsas portuguesas.

Na guerra actual viu-se bem o papel importantíssimo da nossa marinha mercante na economia nacional, pois sem ela o nosso mercado ficaria privado de géneros coloniais, indispensáveis para o sustento dos que habitam a metrópole. E, por outro lado, as colónias não teriam maneira de exportar os seus produtos e ficariam desfalcadas nas suas receitas, acumulando-se as mercadorias nos armazéns.

Nessa difícil conjuntura, é de justiça registar que as emprêsas portuguesas de navegação colonial bem serviram a Nação.

---

(1) Sebastião Rêgo, *Necessidades da Marinha Nacional do Comércio.*

V

As tabelas de fretes de importação e exportação. Classificação de mercadorias. Mercadorias com fretes especiais. O Conselho de tarifas e a Junta Nacional da Marinha Mercante.

V.

As tabelas de fretes de importação e exportação

Os fretes de importação e exportação estão fixados pela Junta Nacional da Marinha Mercante nos têrmos do Dec. n.º 29.962 de 9 de Outubro de 1939, organismo que substituiu o Conselho de Tarifas.

A carga de exportação é dividida em classes e as taxas são aplicadas, conforme a classe, sôbre o pêso ou medição da mercadoria à opção do vapor, salvo casos especiais.

Essas taxas constam do mapa que damos a seguir.

Classes de mercadorias	Guiné	Cabo Verde	África Ocidental		África Oriental	
			Portos directos	Portos baldeação	Portos directos	Portos baldeação
1.ª classe	176$	175$	245$	266$	324$	395$
2.ª classe	214$	212$	268$	291$	344$	417$
3.ª classe	252$	250$	314$	342$	384$	461$
4.ª classe	302$	300$	360$	392$	424$	505$
5.ª classe	353$	348$	406$	443$	464$	549$
6.ª classe	404$	394$	452$	493$	504$	593$
7.ª classe	454$	440$	498$	544$	546$	637$
8.ª classe	581$	555$	613$	670$	672$	742$

Pertencem à *primeira classe* as seguintes mercadorias: areia de fundição, árvores de fruto, barro, briquetes, cachimbos de barro, canas, carteiras escolares, carvão animal (por tonelagem), carvão de pedra (por tonelada), chaminés de vidro para candieiro, charruas e seus pertences, chulipas, cimento em blocos, cortiça não especificada, desperdícios de algodão, destorroadores, esteiras para embalagens, farinha de trigo, feno, fibro-cimento, garrafas vasias, grosserias para embalagem, louça de barro, louro, lousas escolares, machetes, máquinas agrícolas e seus pertences, palha prensada, papel para embrulho (indústria nacional), papel para impressão (indústria nacional), pás, pasta alimentar para gado, pedra mármore triturada, picaretas, placas de cimento, plantas vivas, resina, sacos de papel ordinário, sêmeas, sêmeas de trigo, serradura, sulfato de cobre ou de ferro, tremôço e tubos de grés ou de barro.

Pertencem à *segunda classe*, as seguintes mercadorias:

Acendalhas, ácido clorídrico ou muriático e sulfúrico (para fins industriais) archotes, arroz, autoclismos, bombas para água, capachos de esparto, chumbo em barras ou lingotes (nacional), colunas de ferro fundido, ferros de engomar, figo sêco em golpelhas, fósforos amorfos, garrafões vazios, hortaliças e vegetais, frescos (no porão), lousas, máquinas industriais e seus pertences, mosaicos, mós para moínhos, postes de cimento armado, tanques de cimento, tubos de Bergman, de latão, zinco ou ferro, tubos de ferro e vidraça.

Pertencem à *terceira classe* as seguintes mercadorias:

Abanos, aduelas, alcatrão, âncoras, arame de ferro ou de zinco, arame de rêde, asfalto, azulejos, breu, cabo de cairo, cano de chumbo, carris de ferro, carvão de coque (por tonelada), chumbo em tubos, coaltar, correntes de ferro, encerados, escôvas de piassaba, estôpa, fateixas, ferro em barra, chapa ou feixes, fôlha de Flandres, fôlha galvanizada, fôlha em obra, fôlha de zinco, fósforos de cera, garrafas vasias, gesso em obra, ladrilhos, lanternas para embarcações, malas de madeira (vazias), mantas cafreais, máquinas de costura, palitos, panelas de ferro fundido, papelão, pez de louro, piche, porcelanas para electricidade, pregaria de ferro, produtos electro-cerâmicos, rebolos, rêde de arame, remos, sabão, sebo, sêmeas de trigo, refractário (em caixas), varões e vigas de ferro, vasilhame abatido, vassouras de palha e seus pertences, vassouras de piassaba e vidro em obra.

Pertencem à *quarta classe* as mercadorias que seguem:

Aço em barra, chapa ou viga, aço em varoca, açúcar, alfarroba, algodão em fio e em pasta, alhos, alpista, alvaiade, aves em gaiolas, por metro cúbico, arame farpado, arame de latão ou de cobre, aros de ferro, automóveis (só pertences), azeite, azeitonas, balanças decimais (indústria nacional), bacalhau, badagens, banha, bolacha, cabo de aço, cabos de cordame de pita ou manila, café, cairo em rama, camiões, camionetas e tractores (só pertences), capachos de cairo ou arame, carbureto de cálcio (por tonelada), carnes fumadas ou em salmoura, carnes sêcas, carroças, castanha, cereais, chicória, chumbo de caça, cloreto de cálcio, cobre em chapa, colhéres de pau, conservas de peixe, carnes de legumes, especiarias, estanho em barra, farinha, em barricas ou sacos, excepto trigo, fechaduras, fechos, feijão, feltro, para embarcações ou telhados, ferraduras, ferragens, ferramentas, ferro em obra, fio de algodão para sapateiro, fio de rêde ou vela e de juta, fogareiros, fôlha de alumínio, frutas verdes, gelosias, lâmpadas eléctricas, de fabrico nacional, latão em barra ou chapa, legumes de fabrico nacional, locomotivas e vagões, louça de faiança, louça de porcelana, louça sanitária, maçaricos, manteiga, mármore, massas alimentícias, material tipográfico, moínhos para café, naftalina, óleo de peixe ou de linhaça para tintas, peixe sêco ou em salmoura, pneumáticos, poleame, potassa, pregaria de cobre ou latão, queijo, rêdes de pesca, sal de mesa, secante em pó, sementes, solda para metais, temperos, tinta de impressão, tinta de pintura, toucinho, velas para embarcações, velas para iluminação, vinho ou vinagre, branco ou tinto em caixas, por metro cúbico zinco em obra.

Estão incluídas na *quinta classe* as mercadorias seguintes:

Aço em obra, água-rás, aguardente em caixas, alcool desnaturado, algodão em rama, amianto, arame de aço, artigos de farmácia e medicamentos, bicicletas, brochas e pincéis, calçado, candieiros, e seus pertences, cápsulas para garrafas, cerveja estrangeira, chá, chapéus para a cabeça, chapéus de sol ou de chuva, cobertores de algodão, cobre em obra, corticite, cutelarias, desinfectantes, drogas sem perigo, empanques, enxôfre, esmeril em pó, estanho em barras, farinha em latas ou pacotes (excepto trigo), fermento, fogareiros de petróleo, frutas sêcas, impressos, irrigadores, ladrilhos de madeira, latão em obra, leite, limpa-metais, livros, lixa, lona, madeira em obra não especificada, malas de fibra ou imitações, máquinas de escrever, medicamentos e artigos de farmácia e mercearias não especificadas, mobiliário de madeira, motocicletas, oleados, papel para cigarros, papelaria e artigos de escritório, passadeira de cairo e de juta, pomada para calçado, pós insecticidas, roupa de algodão, sola, tecidos de algodão, tinta de escrever, tubos de cobre e de latão, varões e vigas de cobre e de latão.

Pertencem à *sexta classe* as seguintes mercadorias:

Águas minerais estrangeiras, albardas, alcool puro, aparelhos de T. S. F., artigos de borracha ou caütchu, artigos de fotografia, artigos de *toilette*, bebidas espirituosas, bijutarias, bombons, botões, cabedais, carrapatacida, conhaque, confeitaria, cristais, doces e compotas, escôvas para fato e *toilette*, espelhos, espingardas, esquentadores, frutas cristalizadas, genebra, gramofones e discos, gravuras, insecticidas, instrumentos de precisão, instrumentos cirúrgicos, instrumentos musicais e seus pertences, lâmpadas eléctricas de fabrico estrangeiro, licores, malas de couro, material eléctrico de T. S. F., telefonia e telegráfico, pelaria, pentes, perfumarias, pianos, quadros, quinquilharias, retrozaria, sabonetes, tabaco, tapeçarias e tapetes, tecidos de lã, linho ou de sêda e vidros de cristal.

Pertencem à *sétima classe* as mercadorias seguintes:

Artigos de sapateiro, bronze em obra, celulóide e fitas cinematográficas.

Estão incluídas na *oitava classe* os seguintes artigos: benzina, cartuchame, e munições de guerra, corrosivos não especificados, dinamite, explosivos, e inflamáveis, fogo de artifício, foguetes, fulminantes, inflamáveis, e explosivos, munições de guerra e cartuchame e pólvora de comércio.

Tem *fretes especiais* as seguintes mercadorias: adubos, aglomerados e pranchas de cortiça, águas minerais nacionais, algodão hidrófilo, animais (burros, bois, vacas, cabras, carneiros e ovelhas, cãis, cavalos ou muares, garranos, gatos e porcos), automóveis, aviões, banheiras esmaltadas, batata, cadáveres, cal, camiões, camionetas e tractores, cantaria, carga no frigorífico, cebola, cerveja nacional, cimento em barricas ou sacos, cofres de ferro, conservas de peixe, embarcações sem motor, enxadas cafreais, fogões, fruta fresca no frigorífico, gasolina, gêsso, Kieselghner, latas vazias, ligaduras e gase hidrófila, louça de alumínio, alpaca e latão, madeira em bruto e aparelhada, mobiliário de ferro e de vêrga, obra de vime, óleo combustível, gazoil de lubrificação, de peixe ou de linhaça para tintas, ossadas, paralelipípedos de pedra, petróleo, refrigerantes nacionais, sacaria estrangeira e vazia nacional, sal ensacado, sulfureto de carbono também vazios, telha e talheres, tejolos, tubos de ferro fundido e vinho ou vinagre.

As tarifas de fretes de importação das colónias de África para a metrópole variam conforme as colónias. As mercadorias não estão divididas em classes. Os artigos importados são açúcar, aguardente, alcool, algodão, amendoim, amido, arroz, automóveis, azeite de palma e óleos, banana, batata, borracha, cabritos, cacau, café, cal, canela, cânhamo, capim, carôço de algodão, carne no frigorífico, carvão, casca de árvore, casca de manga, cascos vazios, castanha de cajú, cebola, centeio, cera, chá, cobre, côco, coconote, cola, conservas de peixe, copra, coquilha, couros e peles, cromo, cupro-níquel, ervilha, farinhas alimentícias, farinha de centeio, de coconote, de mandioca, de milho, de peixe, de banana e de trigo, fibra, filmes, fruta verde, gado bovino, caprino, suíno, lanígero, gasolina, gergelim, galinhas, gêsso, goma, grão, grés, produtos hortícolas, juta, lã, madeira em bruto e aparelhada, laranja, mandioca, manganés, marfim, mel, mica, milho mostarda, óleo de peixe, ouro, pratas e pedras preciosas, ovos, peles de réptil, petróleo, peixe, pimento, patos, perus, purgueira, quina, ráfia, rícino, sal, sêmeas de arroz, milho, trigo, sementes de algodão e oleaginosa, sizal, sucata de cobre e ferro, sumaúma, tabaco, tanino, trigo e urzela.

VI

Conclusões

VI

Conclusões

I

É indispensável a existência de carreiras regulares de navegação, servidas por barcos portugueses, entre a metrópole e tôdas as colónias, como elemento de mais alta importância para a unidade política e económica do Império.

II

É necessário manter as carreiras existentes entre a metrópole e as colónias de África e criar outras entre a metrópole e colónias do Oriente.

III

A marinha mercante nacional carece de auxílio do Estado:

a) para aquisição de novas unidades;

b) para renovação da frota existente;

c) para suportar os encargos das carreiras que trazem prejuízos.

IV

Seguindo o exemplo das outras Nações como Inglaterra, França, Estados-Unidos, Espanha, Holanda, Itália e Japão, o Estado português deve auxiliar as nossas emprêsas de navegação:

a) por meio de créditos a juro módico e a longo prazo;

b) pela concessão de subsídios;

c) pela promulgação de leis proteccionistas;

d) pela concessão de prémios para construção naval;

e) por uma hábil política marítima, dentro da organização corporativa.